

Stuttgart, 16.10.2020

## Sonderbericht Radverkehrsunfälle

### Mitteilungsvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
UA STA + AKU Mobilität Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Kenntnisnahme Kenntnisnahme	öffentlich öffentlich	20.10.2020 03.11.2020

### Bericht

#### 1. Anlass

Herr Oberbürgermeister Kuhn hat den Auftrag erteilt, bis Ende September das Unfallgeschehen in Stuttgart zu analysieren. Es sind aktuelle Orte zu identifizieren, an denen sich Radunfälle häufen, die Gründe für die Unfälle darzustellen und geeignete Maßnahmen zur Verbesserung zu entwickeln.

#### 2. Sachstand Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung

Die Verkehrsbehörde der Landeshauptstadt Stuttgart hat in Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium Stuttgart die gemeldeten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung analysiert. Zu Grunde lagen die Unfalldaten im Zeitraum 2017, 2018, 2019 sowie des 1. Halbjahres 2020.

Die Analyse ergänzt die jährlichen Berichte zur Unfalllage in Stuttgart, die durch das Polizeipräsidium Stuttgart erstellt werden.

Seit dem Jahr 2017 ist die Zahl der gemeldeten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung von 503 auf 621 im Jahr 2018 und 568 im Jahr 2019 gestiegen. Im 1. Halbjahr 2020 wurden bei weiter steigendem Radverkehrsaufkommen 310 Unfälle registriert.

	2017	2018	2019	1. HJ 2020
<b>Gesamtunfälle mit Radverkehrsbeteiligung</b>	503	621	568	310

Tabelle 1: Gesamtunfälle mit Radverkehrsbeteiligung  
(Datenquelle: Polizeipräsidium Stuttgart, Abfrage Stand Sept. 2020)

Unter Berücksichtigung aller Beteiligten waren im Jahr 2019 bei Radunfällen 0 Tote, 87 Schwerverletzte und 425 Leichtverletzte zu verzeichnen. Im 1. Halbjahr 2020 waren bedauerlicherweise 1 Toter, 47 Schwerverletzte und 238 Leichtverletzte als Unfallfolgen zu beklagen.

Die Unfallentwicklung mit Radfahrenden ist im Kontext steigender Radverkehrsmengen und in Abhängigkeit temporärer Einflüsse, wie z. B. von Schönwetterperioden, zu bewerten. Weiterhin ist als allgemeine Veränderung die stark zunehmende Verbreitung von Pedelecs zu thematisieren. Gemäß den jährlichen Unfallberichten des Polizeipräsidiums Stuttgart wurden 2017 59 Unfälle mit Pedelecfahrenden verzeichnet, in den Jahren 2018 98 und 2019 123. Im 1. Halbjahr 2020 wurden 82 Unfälle registriert.

Von den 310 Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung im 1. Halbjahr 2020 fanden **61% mit Kfz** statt, 6% zwischen Radfahrenden, 8% zwischen Fußgänger und Rad-fahrenden und 25% waren sogenannte Alleinunfälle von Radfahrenden.

	2017	2018	2019	1. HJ 2020
<b>Kfz/Rad</b>	375	430	410	189
	75%	69%	72%	61%
<b>Rad/Rad</b>	19	39	26	19
	4%	6%	5%	6%
<b>Rad/Fußgänger*innen</b>	27	49	46	24
	5%	8%	8%	8%
<b>Rad Alleinunfälle</b>	82	103	86	78
	16%	17%	15%	25%
<b>Summe</b>	<b>503</b>	<b>621</b>	<b>568</b>	<b>310</b>

Tabelle 2: Verkehrsbeteiligungen  
(Datenquelle: Polizeipräsidium Stuttgart, Abfrage Stand Sept. 2020)

Die Verkehrsbeteiligung beinhaltet keinen Hinweis auf die Verursachungsfrage.

Die absoluten und relativen Zahlen zu den Verkehrsbeteiligungen sind bezogen auf das 1. Halbjahr 2020 im Kontext der Corona-Pandemie zu betrachten. Als außergewöhnliche Rahmenbedingungen sind das zeitweise stark reduzierte Kfz-Aufkommen sowie das erhöhte Radverkehrsaufkommen zu berücksichtigen.

Für die Analyse der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung der Jahre 2017 bis 2019 sowie im 1. Halbjahr 2020 wurden insgesamt über 1.000 Unfalldaten gesichtet. Für die Jahre 2019 und das 1. Halbjahr 2020 wurden Örtlichkeit, Hergang und Ursachen vertieft überprüft.

In den Anlagen 1 und 2 sind die Knotenpunkte und Strecken aufgeführt, die hinsichtlich Radverkehrsunfällen in den Jahren 2019 und 2020 unter besonderer Beobachtung stehen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Auswertung und Analyse von Unfällen eine fortlaufende Aufgabe ist. So wurden bezüglich der aufgeführten Örtlichkeiten teils bereits Maßnahmen ausgeführt, teils sind Maßnahmen in Planung oder die Örtlichkeiten unterliegen einem Monitoring.

Auch im 1. Halbjahr 2020 dominieren – trotz der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verkehrsgeschehen – Unfälle zwischen Kfz und Radfahrenden das Unfallgeschehen im Radverkehr.

Die häufigste Ursache an Knotenpunkten ist das Einbiegen / Kreuzen bzw. Abbiegen. Alle identifizierten Knotenpunkte sind bereits – unabhängig von den Verkehrsbeteiligungen – als Unfallhäufungsstellen klassifiziert und wurden bzw. werden durch die Unfallkommission bearbeitet (vgl. „Bearbeitung von Unfällen“).

Die ausgewählten Strecken zeichnen sich dadurch aus, dass die Radverkehrsunfälle in einem räumlichen Zusammenhang stehen und / oder charakteristische Unfallursachen erkennbar sind, wie z. B.

- stark frequentierten Grundstückszufahrten bzw. –ausfahrten,
- hohe Durchmischung von Radfahrenden und Fußgänger\*innen,
- Gefälle- / Steigungsstrecken,
- Gleisanlagen (auch in Zusammenhang mit Nässe)

erkennbar sind. Die dargestellten Streckenabschnitte sind nicht als Unfallhäufungslinien kenntlich. Ein akuter Maßnahmenbedarf ist nicht ableitbar, allerdings sind an einigen Streckenabschnitten Maßnahmen bereits umgesetzt oder in Planung. Einige Streckenabschnitte unterliegen einem Monitoring, indem fortlaufend geprüft wird, ob sich eine Gefährdungssituation konkretisiert oder ob neue Methoden oder Maßnahmen erprobt bzw. präventiv genutzt werden können.

Ergänzend zu diesem Analyseschritt wurden in Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium Stuttgart weitere Kenngrößen zu Unfallursachen ermittelt.

- Der Anteil der Dooring-Unfälle (Fahrer- und Beifahrerseite) lag im 1. Halbjahr 2020 bei 4%.
- Unfälle mit abbiegenden Lkw sind derzeit nicht auffällig; jedoch kann jeder einzelne dramatische Folgen haben.
- Bei immer mehr Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung ist eine unangepasste Geschwindigkeit der Radfahrenden zu verzeichnen. Der Anteil stieg von 5% (im 1. Halbjahr 2019) auf 13 % (im 1. Halbjahr 2020). Der Anteil der Radverkehrsunfälle, bei denen überhöhte Geschwindigkeit eines Kfz festgestellt wurde, ist unauffällig.

- Die Zahl der Unfälle mit Pedelec-fahrenden stieg von 45 im 1. Halbjahr 2019 auf 82 im 1. Halbjahr 2020.
- In 7 % der Radverkehrs-unfälle haben Radfahrende regelwidrig Verkehrsanlagen genutzt.

Letztlich ist festzustellen, dass die Beschwerdelage der Fußgänger\*innen, die sich auf Beinahe-Unfälle oder ein rücksichtsloses Verhalten von Radfahrenden bezieht, erheblich zugenommen hat.

Die Auswertung der Einzelunfalldaten zeigt, dass ein Großteil der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung unglückliche Einzelereignisse mit verschiedensten Unfallursachen und Unfallhergängen darstellt. Die wichtigsten Knotenpunkte und Strecken sind den Haupttrad-routen zuzuordnen, die den Radverkehr bündeln und diesen somit auch sichtbar machen. Die präventive Verkehrssicherheitsarbeit gewinnt angesichts des hochverdichteten Ver-kehrsgeschehens eine zunehmende Bedeutung. Das Bewusstsein der Grundsätze der Straßenverkehrsordnung (StVO § 1) ist für die Vermeidung von Gefährdungssituationen und Unfällen maßgeblich: Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht; Verkehrsteilnehmende haben sich so zu verhalten, dass keine Anderen geschädigt oder gefährdet werden.

## **Bearbeitung von Unfällen**

Im Interesse der Verkehrssicherheit sind die Aufgaben und Zuständigkeiten der Polizei und der Fachbehörden in einschlägigen Vorschriften gesetzlich geregelt. Die Bearbeitung von Unfällen ist standardisiert und bundesweit weitgehend einheitlich.

Die Zuständigkeit für die Unfallaufnahme und Unfallsachbearbeitung liegt ausschließlich bei den zuständigen Mitarbeiter\*innen des Polizeipräsidiums. Durch diese bzw. die ermit-telnden Behörden, insb. die Staatsanwaltschaft, wird die Verursachungsfrage geklärt.

Bei der örtlichen Unfalluntersuchung werden hingegen unter Verwendung der von der Po-lizei geführten elektronischen Unfalltypsteckenkarte (EUSKa) und definierter Grenzwerte Unfallhäufungen erkannt und der Verkehrsbehörde gemeldet.

Der Identifizierung und Bearbeitung von Unfallhäufungen liegt das Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung (M Uko) zu Grunde. Als Unfallhäufungsstellen können Örtlichkeiten klassifiziert werden, an denen sich

- innerhalb eines Jahres mindestens fünf Unfälle des gleichen Unfalltyps oder
- innerhalb von drei Jahren fünf Unfälle mit Personenschaden oder
- innerhalb von drei Jahren drei Unfälle mit schwerem Personenschaden (stationäre Krankenhausaufnahme länger als 24 Stunden oder getötete Person)

ereignet haben.

Unter Federführung der Verkehrsbehörde Stuttgart ist die Unfallkommission eingerichtet. Zusammen mit der Polizei und dem Tiefbauamt wird bei Unfallhäufungsstellen geprüft, ob Verkehrsregelungen ausreichend und eindeutig sind oder ob mit baulichen Maßnahmen für eine Entschärfung der Gefahrenstelle gesorgt werden kann.

Kleinere Verbesserungsmaßnahmen werden unmittelbar in die Wege geleitet. Da Unfallhäufungen jedoch auch aus dem komplexen Verkehrsgeschehen oder ungünstigen stra-

ßenräumlichen Situationen resultieren, sind oftmals aufwändige Umbauten oder Anpassungen der Signalsteuerung erforderlich. Hiermit gehen zeitaufwändige Planungsprozesse einher; mitunter bedarf es einer politischen Beschlussfassung z.B. bzgl. einer Freigabe von Baubeschlüssen. Um schnellstmöglich Gefahrenstellen zu beseitigen, können daher auch einschränkende Regelungen unvermeidlich sein.

Die Methodik der örtlichen Unfalluntersuchung berücksichtigt alle Verkehrsbeteiligungsarten ohne Priorisierung. Somit enthalten die gemeldeten Unfallhäufungen auch die Verkehrsbeteiligung Radfahrende, sofern sich an diesen Örtlichkeiten Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs ereignet haben.

Auch nach Auswertung und Vergleich verschiedener Datenquellen (Einzelauflistung aller Radunfälle durch die Polizei und interaktiver Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes (destatis)) bestätigen sich die klassifizierte Unfallhäufungsstellen. Eine alleinige Auswertung der Daten aus dem interaktiven Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes (destatis) birgt die Gefahr von unrichtigen Rückschlüssen auf das örtliche Unfallgeschehen. Aus diesem Grund beabsichtigt die Verwaltung, den Sachkundigen Einwohner\*innen die Methodik der örtlichen Unfalluntersuchung vorzustellen. Durch diese Information sollen Missverständnisse vermieden werden.

### **3. Prävention**

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart hat am 21.02.2019 unter dem Titel „Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen“ beschlossen, die präventive Verkehrssicherheitsarbeit zu stärken.

Ergänzend zu den gesetzlich festgelegten örtlichen Unfallsuchungen soll bei Unfällen mit Rad- oder Fußgängerbeteiligung geprüft werden, ob die Infrastruktur den Unfall begünstigt hat. Erkennbare Gefahrenquelle sollen unverzüglich beseitigt werden. Ebenso sollen für ein fahrradfreundliches Stuttgart öffentliche Kampagnen mit großer Reichweite durchgeführt werden, die alle Verkehrsteilnehmer\*innen für einander sensibilisieren.

Da es sich um eine neue Vorgehensweise und Aufgabe handelt, hat der Gemeinderat Ende 2019 personelle Ressourcen genehmigt. Die Verkehrsbehörde konnte Mitte September 2020 eine der drei genehmigten Stellen besetzen. Der zuständige Mitarbeiter konzipiert derzeit die Umsetzung der Gemeinderatsbeschlüsse sowie die zielführende Einbindung der Sachkundigen Einwohner\*innen.

#### **Unfallprävention durch bauliche Maßnahmen / Beschilderung / Markierungen**

Die Vorgehensweise der Unfallhäufungsstellen setzt ein Erreichen von Grenzwerten voraus. Erst wenn definierte Grenzwerte erreicht sind, liegt eine Unfallhäufungsstelle vor. Präventiv soll jedoch bereits vorgegangen werden, bevor Grenzwerte erreicht und Definitionen erfüllt wurden. Diesem Gedanken trägt der Auftrag des Gemeinderats zur Überprüfung von Örtlichkeiten mit Unfallgeschehen Rechnung. Bei der Operationalisierung dieses Auftrags ist gleichwohl zu berücksichtigen, dass z.B. Zuständigkeiten und die Identifikationen von Handlungsbedarfen durch gesetzliche Vorgaben, insbesondere § 44 Abs. 1 und § 45 Abs. 9 StVO, geregelt sind.

Ausgehend von den positiven Erfahrungen mit Beschilderungen und Markierungen z.B. entlang der Pragstraße oder der Holzstraße, wird die Verkehrsbehörde künftig verstärkt

mit Markierungen oder Beschilderungen auf die Eindeutigkeit der Verkehrsführung hinwirken (Bsp. Wildermuthweg).

Weiterhin plant die Verkehrsbehörde mit dem Polizeipräsidium Stuttgart die Anwendung des neuen Verkehrszeichens „Überholverbot einspuriger Fahrzeuge“. Die Anwendung wird bisher mangels fortgeschriebener VwV StVO und fehlendem Tatbestand im Bußgeldkatalog erschwert.

Um Infrastrukturen mindestens gemäß dem heutigen Stand der Technik zu gestalten, ist zudem der projektierte Ausbau des Radverkehrsnetzes aber auch aller Verkehrsinfrastrukturprojekte von großer Bedeutung. Mit Neuplanungen ist automatisch die Revision von Radverkehrsanlagen mit veralteten technischen Standards verbunden. So kommen inzwischen z.B. Aufpflasterung von Innenringen bei Kreisverkehren zur Anwendung. Die Auflösung von Radverkehrsführungen im Gehwegbereich (z.B. Pforzheimer Straße) sowie die Freihaltung von Sichtfeldern führen eine bessere Sichtbarkeit der Radfahrenden herbei.

### **Unfallprävention durch Öffentlichkeitsarbeit**

Unfälle – auch mit der Beteiligung von Radfahrenden – könnten häufig durch die Einhaltung von Verkehrsregeln vermieden werden.

Kraftfahrzeugführende (Fahrzeuglenkende) müssen angehalten werden, durch angepasste und aufmerksame Fahrweise zur Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer beizutragen, in Stuttgart insbesondere auf kurvigen Steigungstrecken und bei engen Straßenräumen. Die Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes zu Radfahrenden aber auch eine unangepasste Fahrweise bei deutlichem Geschwindigkeitsunterschied zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugführenden bergen erhöhte Unfallrisiken.

Zu einem sicheren Verkehrsgeschehen gehört aber auch die angepasste und regelkonforme Fahrweise der Radfahrenden. Dies umfasst auch das Radfahren auf nicht dafür freigegebenen Flächen, wie Gehwegen (z.B. Einmündung Kleemannstraße; Verlauf Pragstraße) und in Fußgängerzonen, sowie die Missachtung des Vorranges der zu Fuß Gehenden an Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) z.B. in Fahrradstraßen.

Die Verkehrssicherheit der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auf gemeinsamen Geh- und Radwegen erfordert zwingend die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer (z.B. Schlossgartenanlagen) – hierzu gehören auch angepasste Fahrgeschwindigkeiten der Radfahrenden.

Zwischen den städtischen Ämtern und der Polizei wurde die Zusammenarbeit in einer entsprechenden Arbeitsgruppe unter Federführung der Kommunikationsabteilung der Landeshauptstadt Stuttgart vereinbart. So können Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollaktionen abgestimmt und die kommunalen Möglichkeiten mit landesweiten Aktionen synergiebringend geplant und durchgeführt werden. Die Stadt selbst wird nur begrenzte Möglichkeiten finden, den überörtlichen Anteil insbesondere des Kfz-Verkehrs zu beeinflussen.

Die erste Sitzung der Arbeitsgruppe soll in Kürze stattfinden. Neben der traditionellen Nikolaus-Lichtkontrolle in der dunklen Jahreszeit werden die Themen Abstand und Vorsicht/Rücksicht in den Vordergrund rücken müssen.

**Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

OB-Büro, Referat SWU, Referat T, Polizeipräsidium Stuttgart

**Vorliegende Anfragen/Anträge:**

**Erledigte Anfragen/Anträge:**

Dr. Martin Schairer  
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1: Übersicht Knotenpunkte (Abfrage Stand Sept. 2020)

Anlage 2: Übersicht Streckenabschnitte (Abfrage Stand Sept. 2020)

<Anlagen>